

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

23 juni 2000

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wegverkeerswet met
het oog op de beteugeling van asociaal en
agressief verkeersgedrag en een betere
bescherming van de rechten van
verkeersslachtoffers en hun familie**

(ingediend door de heer Jos Ansoms)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

23 juin 2000

PROPOSITION DE LOI

**modifiant les lois coordonnées relatives à la
police de la circulation routière en vue de
réprimer les comportements asociaux et
agressifs dans la circulation et de mieux
protéger les droits des victimes d'accidents
de la circulation et de leur famille**

(déposée par M. Jos Ansoms)

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 50 0000/000:	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer	DOC 50 0000/000 :	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA	: Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	: Questions et Réponses écrites
HA	: Handelingen (Integraal Verslag)	HA	: Annales (Compte Rendu Intégral)
BV	: Beknopt Verslag	CRA	: Compte Rendu Analytique
PLEN	: Plenum	PLEN	: Séance plénière
COM	: Commissievergadering	COM	: Réunion de commission

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers Bestellingen : Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.deKamer.be e-mail : alg.zaken@deKamer.be	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants Commandes : Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.laChambre.be e-mail : aff.generales@laChambre.be
--	---

SAMENVATTING

Momenteel worden de overtredingen op de verkeerswetgeving ingedeeld in twee soorten: gewone en zware overtredingen. De indiener stelt voor daar nog twee soorten aan toe te voegen: de asociale en de opzettelijk zware overtredingen. Asociale overtredingen zijn die welke zwaarder bestraft moeten worden dan gewone, omdat zij bijzonder hinderlijk zijn voor andere personen, maar niet ernstig genoeg om tot de zware gerekend te worden. Opzettelijk zware overtredingen, kunnen onder de noemer «agressief verkeersgedrag» gebracht worden, en omdat het straffenarsenaal om deze te beteugelen ontoereikend is, voorziet de indiener in nog strengere straffen dan die welke op zware overtredingen gesteld zijn. Hij beoogt voorts aan het terechte verlangen naar gerechtigheid van verkeersslachtoffers en hun familie tegemoet te komen door onder meer te voorzien in de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs, eventueel tot de uitspraak tot de rechter, ingeval van zware of opzettelijk zware overtredingen die ernstige verwondingen of iemands dood hebben veroorzaakt. Hij maakt bovendien van de gelegenheid gebruik om rijden zonder rijbewijs te bestraffen als een opzettelijk zware overtreding.

RÉSUMÉ

A l'heure actuelle, les infractions au Code de la route sont réparties en deux catégories: les infractions ordinaires et les infractions graves. L'auteur propose d'y ajouter deux autres catégories : les infractions asociales et les infractions graves intentionnelles. Les infractions asociales sont celles qui doivent être sanctionnées plus lourdement que les infractions ordinaires, parce qu'elles sont source de nuisance pour les autres personnes, sans pour autant pouvoir être assimilées à des infractions graves. Les infractions graves intentionnelles peuvent être rangées sous le dénominateur «agressivité routière» et, du fait que l'arsenal des peines prévues pour les réprimer est insuffisant, l'auteur prévoit des peines encore plus lourdes que celles qui s'appliquent aux infractions graves. Il entend pour le reste répondre à la demande, formulée à juste titre par les victimes d'accidents de la circulation et leur famille, que justice soit faite en prévoyant notamment le retrait immédiat du permis de conduire, éventuellement jusqu'au moment où le juge prend sa décision, en cas d'infractions graves ou d'infractions graves intentionnelles ayant entraîné des blessures graves ou la mort. Il profite en outre de l'occasion pour sanctionner la conduite sans permis à titre d'infraction grave intentionnelle.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De sfeer in het verkeer wordt steeds grimmiger. Een aantal weggebruikers gedraagt zich meer en meer asociaal, en anderen vertonen een zeer agressief verkeersgedrag. De oorzaken daarvan zijn divers: enerzijds manifesteren het toenemende individualisme en de vervaging van het normbesef in onze samenleving zich ook in het verkeer. Anderzijds maakt onze jachtige tijd mensen ook meer «ontvlambaar». En, last but not least, moet dit alles gesitueerd worden tegen een achtergrond van toenemende verkeersdruk, wat bij de weggebruikers steeds meer sociale zin en tolerantie vereist. We mogen hierbij niet vergeten dat zelfs een zeer streng mobiliteitsbeleid niet zal kunnen verhinderen dat het autoverkeer in de eerstkomende jaren nog aanzienlijk zal toenemen.

Aan de andere zijde van het maatschappelijke spectrum vragen de verkeersslachtoffers en hun families dat er meer rekening wordt gehouden met hun belangen en met hun rechten. Dat impliceert o.m. dat zij zich maar moeilijk kunnen herkennen in de strafrechtelijke procedures bij de politierechtbanken: globaal vinden zij dat de verkeerswetgeving zelf en een aantal politierechters de verkeerscriminaliteit al te veel banaliseren¹. Wij kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat zij daarbij nogal eens gelijk hebben.

Op deze beide maatschappelijke tendensen speelt voorliggend wetsvoorstel in: het wil in eerste instantie het instrumentarium tot beteugeling van het asociaal en agressief verkeersgedrag verbeteren, en anderzijds ook de slachtoffers en hun familie beter tot hun recht laten komen.

¹ Zie b.v. het onderzoek van de Europese Federatie van Verkeersslachtoffers, uitgevoerd in samenwerking met de Europese Commissie in 1995: *Doden en gewonden in het verkeer. Onderzoek naar de voornaamste oorzaken van een verlaging van de levens- en welzijnsstandaard van slachtoffers van verkeersongevallen en hun families – voorstellen tot verbetering*. Namens ons land werd hieraan deelgenomen door de vzw Ouders van Verongelukte kinderen en door de *Association des Parents pour la Protection des Enfants sur la Route*.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Il règne un climat de plus en plus épouvantable sur nos routes. Un certain nombre d'usagers de la route se comportent de plus en plus de manière asociale, alors que d'autres se montrent très agressifs dans la circulation. Les causes du mal sont diverses. Tout d'abord, l'individualisme croissant et l'estompement de la perception des normes dans notre société se manifestent également dans la circulation. Ensuite, notre époque agitée rend également les personnes plus «inflammables». Dernière cause, mais non la moindre : tout cela doit être placé dans le contexte d'une densité de circulation croissante, qui exige de la part des usagers de la route toujours plus de sens social et de tolérance. Il ne faut, en l'occurrence, pas perdre de vue que même une politique de mobilité très stricte ne pourra empêcher une augmentation considérable de la circulation automobile au cours des prochaines années.

À l'autre extrémité du spectre social, les victimes de la circulation et leurs familles demandent que leurs intérêts et leurs droits soient davantage pris en compte. Parmi leurs griefs, il y a le fait qu'elles se retrouvent difficilement dans les procédures pénales suivies par les tribunaux de police. De manière générale, elles estiment que la législation relative à la circulation routière ainsi qu'un certain nombre de juges de police banalisent par trop la criminalité routière¹. Nous ne pouvons nous départir de l'impression qu'elles ont plutôt raison sur ce point.

La présente proposition de loi réagit à ces deux tendances sociétales. Elle vise premièrement à améliorer les instruments de répression des comportements asociaux et agressifs dans la circulation et secondement à permettre aux victimes et à leurs familles de mieux faire valoir leurs droits.

¹ Voyez, par exemple, l'étude de l'Europese Federatie van Verkeersslachtoffers, effectuée en collaboration avec la Commission européenne en 1995, intitulée « *Doden en gewonden in het verkeer. Onderzoek naar de voornaamste oorzaken van een verlaging van de levens- en welzijnsstandaard van slachtoffers van verkeersongevallen en hun families – voorstellen tot verbetering* ». Ont participé à cette étude pour notre pays l'Association des parents pour la protection des enfants sur la route et l'ASBL Ouders van Verongelukte kinderen.

1. Toenemend asociaal en agressief verkeersgedrag.

Artikel 29 van de gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer erkent twee soorten verkeersovertredingen: enerzijds de zware overtredingen die in uitvoering van dit wetsartikel door de Koning zijn vastgesteld in het koninklijk besluit van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, en anderzijds de gewone overtredingen. Voor beide soorten overtredingen werd een verschillende strafmaat vastgesteld.

Vraag is echter of deze indeling nog helemaal voldoet. Verkeer is een sociaal gebeuren, maar het gedrag van de weggebruikers is niet altijd even sociaal. Bovendien wordt de publieke opinie meer en meer opgeschrikt door agressief verkeersgedrag. Weliswaar is agressie in het verkeer geen totaal nieuw fenomeen. Zij is structureel verweven met het verkeersgebeuren zelf: zij treedt op wanneer het gedrag van de andere weggebruiker een al dan niet vermeende hinder of gevaar uitmaakt of dreigt uit te maken, wat als frustrerend wordt ervaren. Dat alles wordt nog in de hand gewerkt door het feit dat de gemotoriseerde weggebruikers van elkaar afgescheiden zijn en moeilijk met elkaar kunnen communiceren, wat de frustratie nog doet toenemen, wat agressie oproept met dikwijls een agressief antwoord van de andere. Kortom: er ontstaat dan een negatieve spiraal van agressiviteit ².

Men kan echter niet ontkennen dat steeds meer weggebruikers een toenemende bron van ergernis worden voor elkaar, wat toch wel de indruk doet ontstaan dat we met een nieuwsoortig gedrag te maken hebben.

Bij deze mentaliteitswijziging mag de overheid niet achterwege blijven. Vraag is echter hoe en in welke mate de overheid kan optreden tegen asociaal en agressief verkeersgedrag. Een verstandig overheidsoptreden beperkt zich nooit tot repressie van onaanvaardbaar gedrag bij haar burgers. Sensibilisering en opvoeding zijn inderdaad noodzakelijk. Maar in de verkeerscriminologie wordt ondertussen algemeen aanvaard dat deze zachte vorm van gedragsbeïnvloeding nauwelijks effect ressorteert wanneer hij niet gekoppeld is aan een efficiënte handhaving van de verkeersregels ³. En deze handhaving bestaat enerzijds uit een voldoende grote pakkans,

² Zie R. POTE: *Specificiteit van de verkeerscriminaliteit*. In : *Strafrechtelijk beleid inzake verkeer*, uitg. Kluwer Editorial, 1995, blz. 71-86.

³ Zie o.a. M. VANSNICK: *Verwelkomingstoepspraak*, in *Strafrechtelijk Beleid inzake Verkeer*, blz. 4-5.

Zie ook C. WILDERVANCK: *Inleiding tot de sociale verkeerskunde*. Muiderberg, 1988

1. Augmentation des comportements asociaux et agressifs dans la circulation

L'article 29 des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière distingue deux catégories d'infractions au Code de la route: d'une part les infractions graves dont la liste, établie par le Roi en exécution de l'article précité, figure dans l'arrêté royal du 7 avril 1976 désignant les infractions graves au règlement général de la police sur la circulation routière, et d'autre part, les infractions ordinaires. Des peines différentes ont été prévues pour ces deux types d'infractions.

On peut toutefois se demander si cette classification donne toujours entière satisfaction. La circulation est un fait social, mais le comportement des usagers de la route n'est pas toujours très social. En outre, l'opinion publique est de plus en plus souvent effrayée par des comportements agressifs dans la circulation. Il est vrai que l'agressivité routière n'est pas un phénomène tout à fait nouveau. Elle fait intrinsèquement partie du phénomène social de la circulation : elle se manifeste lorsque le comportement d'un autre usager de la route constitue ou risque de constituer une nuisance ou un danger - prétendu ou non -, situation qui est ressentie comme une frustration. Cette situation est en outre favorisée par le fait que les usagers motorisés sont séparés les uns des autres et peuvent difficilement communiquer, ce qui accroît la frustration et génère une agressivité qui entraîne souvent une réponse agressive de l'autre usager. Ainsi se crée une spirale négative d'agressivité ².

On ne peut toutefois nier que de plus en plus d'usagers de la route deviennent les uns pour les autres une source croissante d'irritation, ce qui donne l'impression que l'on se trouve en présence d'une nouvelle forme de comportement.

Les autorités ne peuvent ignorer ce changement de mentalité. On peut toutefois se demander comment et dans quelle mesure elles peuvent intervenir contre les comportements asociaux et agressifs dans la circulation. Une politique judicieuse ne peut jamais se limiter à la répression d'un comportement inadmissible des citoyens. La sensibilisation et l'éducation sont en effet indispensables. Mais il est aussi généralement admis en criminologie de la circulation que cette manière douce d'influencer le comportement n'est guère suivie d'effets en l'absence d'un dispositif efficace de répression des infractions aux règles de circulation ³. Celui-ci consiste

² Voir R. POTE, « *Specificiteit van de verkeerscriminaliteit* » in *Strafrechtelijk beleid inzake verkeer*, éd. Kluwer Editorial, 1995, pp. 71-86.

³ Voir notamment M. VANSNICK « *Verwelkomingstoepspraak* » in *Strafrechtelijk Beleid inzake Verkeer*, pp. 4-5.

maar anderzijds ook uit een efficiënte bestraffing, die naast de kenmerken van zekerheid en snelheid ook de aangepaste bestraffing inhoudt. In het kader van de aangepaste bestraffing is een herziening van de indeling van verkeersovertredingen in categorieën aangewezen en dus moet o.m. artikel 29 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer gewijzigd worden.

Asociale overtredingen.

In kringen van de belangenorganisaties voor zwakke weggebruikers wordt steeds meer aangedrongen om bepaalde overtredingen t.a.v. zwakke weggebruikers op te nemen in de lijst van zware overtredingen. Vooral het parkeren van wagens op het fietspad, op het zebrapad of op het voetpad wordt aangeklaagd. Deze overtreding gaf zelfs reeds aanleiding tot een wetgevingsinitiatief in de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Wij hebben onze twijfels of zulke overtredingen waarvan zwakke weggebruikers zich (volkomen terecht overigens) ergeren ook automatisch thuishoren in de lijst van de zware overtredingen. Deze lijst heeft betrekking op de overtredingen die een manifeste ernstige rechtstreekse bedreiging inhouden voor het leven van andere weggebruikers. En het is statistisch maar weinig bewezen of zulke overtredingen als het foutparkeren bij deze categorie gerekend moet worden.

Toch moet de wetgever de intuïtie, die schuilt in de pleidooien van de zwakke weggebruikers ernstig nemen. Er zijn in het verkeersreglement een aantal overtredingen die bijzonder asociaal genoemd kunnen worden. Om enkele voorbeelden te geven:

- het parkeren op het voetpad, op het fietspad of op de oversteekplaats, wat asociaal is t.o.v. de zwakke weggebruikers;
- het parkeren voor een garagepoort of een inrit, wat asociaal is t.o.v. de betrokken bewoners;
- het parkeren op plaatsen, gereserveerd voor gehandicapten of het ten onrechte gebruik maken van de parkeerkaart voor gehandicapten, wat asociaal is t.o.v. deze zwakke bevolkingsgroep;
- het verhinderen van de doorstroming, b.v. door het dubbelparkeren;

en un risque suffisamment élevé d'être pris, mais aussi en une sanction efficace, qui serait non seulement une sanction certaine et rapide, mais aussi adaptée. Dans le cadre de cette répression adaptée, il convient de revoir la répartition des infractions au Code de la route en catégories et, partant, de modifier notamment l'article 29 des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière.

Infractions asociales

Les organisations qui défendent les intérêts des usagers vulnérables insistent de plus en plus pour que certaines infractions commises vis-à-vis de ces usagers soient rangées parmi les infractions graves. Elles stigmatisent essentiellement le stationnement de véhicules sur les pistes cyclables, les passages pour piétons ou les trottoirs. Ce type d'infractions a même déjà fait l'objet d'une initiative législative à la Chambre des représentants.

Nous doutons que de telles infractions, dont les usagers vulnérables s'indignent (à juste titre du reste), aient leur place dans la liste des infractions graves. Cette liste concerne en effet les infractions qui constituent une menace manifeste, sérieuse et directe pour la vie des autres usagers de la route. Il n'est pas réellement prouvé, statistiquement, qu'il faille ranger des infractions telles que le stationnement incorrect dans cette catégorie.

Le législateur devrait cependant prendre au sérieux le plaidoyer intuitif des usagers vulnérables. Certaines des infractions prévues par le règlement général sur la police de la circulation routière procèdent en effet d'un comportement particulièrement asocial. Citons à cet égard :

- le stationnement sur les trottoirs, les pistes cyclables ou les passages pour piétons, qui est un comportement asocial vis-à-vis des usagers vulnérables;
- le stationnement devant une porte de garage ou une entrée, qui est un comportement asocial vis-à-vis des riverains;
- le stationnement aux endroits réservés aux handicapés ou l'utilisation illicite de la carte de stationnement destinée aux handicapés, qui est un comportement asocial vis-à-vis d'un groupe particulièrement vulnérable;
- le fait d'entraver la circulation, par exemple, en stationnant en double file;

- het gebruik van de pechstrook van een autosnelweg om de file te ontwijken, wat de sfeer bij de andere automobilisten verpest;
- gebruik maken van de rijbaan door fietsers, terwijl er een degelijk fietspad is ;
- parkeren op stroken die voorbehouden zijn voor het openbaar stads- en streekvervoer, wat de doorstroming van dit openbaar vervoer verhindert;
- het zodanig parkeren dat het tramvoertuigen onmogelijk wordt gemaakt de rit voort te zetten.

Men kan niet ontkennen dat dit asociaal gedrag toeneemt. Men moet er niet aan twifelen dat zulke overtredingen in de toekomst nog veel meer begaan zullen worden naarmate de verkeersdrukte toeneemt. Om al deze redenen achten wij het aangewezen om in artikel 29 van de wet betreffende het wegverkeer een aparte categorie van asociale overtredingen in te voeren, die zwaarder bestraft moeten worden dan de gewone overtredingen omdat zij bijzonder hinderlijk zijn voor andere verkeersdeelnemers, zonder dat zij tot de zware veiligheidsovertredingen gerekend kunnen worden. Dat is de eerste bedoeling van dit wetsvoorstel.

De lijst van asociale overtredingen moet bij koninklijk besluit worden vastgesteld. Wij stellen voor om het boetebedrag voor asociale overtredingen te bepalen op een niveau van minimum 2,5 maal de gewone overtreding. Ter vergelijking: de minimumboete voor de zware overtreding is 5 maal die voor de gewone overtreding.

Asociaal verkeersgedrag is niet hetzelfde als verkeersagressie. Maar wel ligt het asociaal verkeersgedrag nogal eens aan de basis van verkeersagressie omdat het de sfeer tussen de verschillende weggebruikers in ongunstige zin beïnvloedt. In die zin kan een strengere aanpak van het asociale verkeersgedrag ook bijdragen tot het bestrijden van verkeersagressie.

Agressief verkeersgedrag

De laatste tijd wordt de publieke opinie regelmatig opgeschrikt door berichten in de media over weggebruikers die op een kruispunt of een parkeerplaats met elkaar op de vuist gaan of erger nog, die elkaar bij zo'n handgemeen verwonden of waarbij de ene de andere zelfs doodt uit ergernis over zijn verkeersgedrag. Om zulke spectaculaire incidenten te beteugelen heeft de overheid voldoende instrumenten in het strafrecht.

- l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence d'une autoroute afin d'éviter les files, ce qui irrite vivement les autres automobilistes;

- l'utilisation de la chaussée par les cyclistes, alors qu'il existe une piste cyclable en bon état.

- le stationnement sur des bandes réservées aux transports en commun urbain et régional, empêchant le passage des transports en commun;

- le stationnement empêchant le passage des trams.

On ne peut nier que ces comportements asociaux deviennent de plus en plus fréquents. Il ne fait aucun doute que ces infractions se multiplieront à mesure que le trafic augmente. C'est pourquoi il nous paraît opportun de prévoir, à l'article 29 de la loi relative à la police de la circulation routière, une catégorie particulière d'infractions asociales, qui méritent d'être sanctionnées plus lourdement que les infractions ordinaires, parce que - sans pour autant pouvoir être assimilées à des infractions graves - elles sont source de nuisance pour les autres usagers. Tel est le premier objectif de la présente proposition de loi.

La liste des infractions asociales doit être établie par arrêté royal. Nous proposons de fixer l'amende prévue pour les infractions asociales à au moins deux fois et demie le montant de l'amende infligée pour les infractions ordinaires. A titre de comparaison, l'amende minimum pour une infraction grave est égale à cinq fois le montant de l'amende prévue pour une infraction ordinaire.

Il ne faut pas confondre comportement asocial et comportement agressif. En revanche, un comportement asocial dans le trafic peut être à l'origine d'un comportement agressif, parce qu'il influe négativement sur les rapports entre les différents usagers. Une répression plus sévère des comportements asociaux peut donc contribuer à réduire l'agressivité dans le trafic.

Agressivité routière

L'opinion a été régulièrement ébranlée ces derniers temps par des informations dans les médias faisant état de coups et blessures, ou pire, d'homicide entre des usagers de la route qui en sont venus aux mains à un carrefour ou sur un parking parce que le comportement de l'un dans la circulation a exaspéré l'autre. Le droit pénal met suffisamment d'instruments à la disposition des pouvoirs publics pour réprimer de tels incidents

Het is dan ook niet onze bedoeling om onze aandacht hierop te richten. Wel willen wij een meer adequate strafmaat voor het agressief verkeersgedrag zelf. De discussie gaat hier over de extreme vormen van verkeersmisdrijven, die gelijk kunnen worden gesteld met opzettelijk misdrijven.

Dat de strafmaat voor agressief verkeersgedrag niet zo adequaat is, blijkt uit de rechtspraak zelf. Onlangs werd een bestuurder die opzettelijk een kat doodreed, op grond van artikel 35 van de wet van 18 augustus 1986 veroordeeld tot een geldboete van 100.000 frank, en werd zijn auto, het voorwerp dat diende tot het plegen van het misdrijf, op grond van artikel 42 van het Strafwetboek verbeurd verklaard. De straf van de bestuurder die de kat (gewild) heeft doodgereden is bijzonder zwaar in vergelijking met de straffen die in de praktijk door de rechtbanken uitgesproken worden tegen snelrijders, roodlichtrijders, dronken bestuurders e.d., zelfs nadat zij een letselongeval soms met doden veroorzaakten.

Inderdaad, ook verkeersmisdrijven die gepleegd worden maar geen materiële of lichamelijke schade veroorzaken aan derden, kunnen onopzettelijk zijn. De onopzettelijkheid kan b.v. het gevolg zijn van een gebrekkige kennis van de verkeerswetgeving, onvoldoende rijervaring of gebrek aan aandacht. Ook de overrompeling door een niet te verwerken omgevingsinformatie kan aanleiding geven tot het plegen van onopzettelijke verkeersmisdrijven. Maar de meeste van deze overtredingen en andere verkeersmisdrijven worden opzettelijk gepleegd. Wie veel te snel rijdt, weet dat. Wie te veel gedronken heeft, weet dat ook. En wie het hazenpad kiest om een alcohol- of drugscontrole te ontwijken, weet dat zeker. Er wordt veel meer opzettelijk door rode lichten en voorbij stopborden gereden dan door gebrek aan aandacht. Gewaagd of verboden inhalen, voorrang stellen, rijden zonder rijbewijs en zonder verzekering zijn quasi altijd handelingen waarvan de betrokkene perfect weet dat hij daardoor een verkeersovertreding of een ander verkeersmisdrijf begaat.

De opzettelijkheid van de meeste verkeersinbreuken is te wijten aan het feit dat zij in de ogen van de dader «winst» (tijdswinst, parkeercomfort, status ...) opleveren⁴, aan de wederzijdse anonimiteit waarin deze

spectaculaires. Il n'entre dès lors pas dans nos intentions de nous arrêter à cet aspect. Notre but est en revanche de parvenir à une meilleure adéquation du taux de la peine applicable en cas d'agressivité routière. Ce débat porte en l'occurrence sur des formes extrêmes d'infractions au Code de la route, qui peuvent être assimilées à des infractions intentionnelles.

Il ressort de la pratique judiciaire même que le taux de la peine applicable en cas d'agressivité routière n'est guère approprié. Récemment, un automobiliste qui avait écrasé intentionnellement un chat a été condamné, en vertu de l'article 35 de la loi du 18 août 1986, à une amende de 100.000 francs et son véhicule, en l'occurrence l'objet ayant servi à commettre l'infraction, a été confisqué conformément à l'article 42 du Code pénal. La peine infligée à l'automobiliste ayant (volontairement) écrasé le chat est particulièrement sévère, si on la compare aux peines que les tribunaux prononcent en cas d'excès de vitesse ou aux peines qu'ils infligent aux automobilistes ayant brûlé un feu rouge ou conduit en état d'ébriété, même lorsque ceux-ci ont provoqué un accident ayant causé des lésions corporelles quelquefois mortelles.

Les infractions au Code de la route n'ayant pas causé de dommages matériels ou corporels à des tiers peuvent en effet aussi avoir été commises involontairement. L'absence d'intention peut résulter, par exemple, d'une mauvaise connaissance du Code de la route, d'un manque d'expérience de la circulation ou d'une distraction. Le conducteur, surpris par une signalisation qu'il n'est pas en mesure d'assimiler, peut aussi commettre involontairement une infraction au Code de la route. Mais la plupart des infractions au Code de la route sont commises volontairement. Celui qui roule beaucoup trop vite en est conscient. Celui qui a trop bu le sait aussi. Et celui qui s'enfuit pour échapper à un alcootest ou à un contrôle antidrogue sait parfaitement ce qu'il fait. Les feux rouges et les panneaux enjoignant de s'arrêter sont beaucoup plus souvent ignorés volontairement que par manque d'attention. Le conducteur qui effectue un dépassement risqué ou interdit, qui refuse la priorité ou qui roule sans permis de conduire et sans assurance sait presque toujours pertinemment qu'il commet une contravention ou une autre infraction au Code de la route.

Le caractère volontaire de la plupart des infractions routières est dû au fait qu'aux yeux de leurs auteurs, ces infractions représentent un «gain» (de temps, de confort de parking, de statut)⁴, à l'anonymat réciproque

⁴ Zie C. WILDERVANCK: *Beïnvloeding van het snelheidsgedrag*, in *Verkeerskunde*, nr. 5, 1991, blz. 21.

⁴ Voir C. WILDERVANCK, «*Beïnvloeding van het snelheidsgedrag*» in *Verkeerskunde*, n°5, p. 21.

(vooral door autobestuurders) kunnen gepleegd worden ⁵, en aan de overtuiging van de bestuurders van motorvoertuigen dat zij ondanks hun onwettelijk rijgedrag de toestand denken onder controle te hebben en ongevallen te kunnen vermijden ⁶.

Het al dan niet opzettelijk plegen van verkeersovertredingen en andere verkeersmisdrijven beïnvloedt de strafmaat niet, indien uit de overtreding of het misdrijf geen schade voor derden voortvloeit. Anders is het wanneer de verkeersdeelnemer opzettelijk schade berokkent aan derden, want dan gaat het om opzettelijke misdrijven die vallen onder de bepalingen van het Strafwetboek: het opzettelijk doden en opzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel (artikelen 392 tot 417) of de gewilde vernietiging, beschadiging of aanrichting van schade aan goederen of dieren (artikelen 521 tot 542).

Het probleem van de inadequate strafmaat betreft dus opzettelijke verkeersovertredingen of verkeersmisdrijven zonder schade aan derden. Sommige van deze opzettelijke verkeersinbreuken zonder schade aan derden zijn zo grof dat elke mens die zich in zulke omstandigheden bevindt, weet of moet weten dat hij door zijn rijgedrag de kans op een verkeersongeval buitenmatig vergroot. Dit is o.a. het geval bij rijden in staat van dronkenschap, het rijden met 0,8 promille in het bloed, het rijden bij sterk overdreven snelheid, het negeren van de verkeerslichten of het verboden inhalen op gevaarlijke plaatsen enz. Overigens werd buiten de sfeer van de verkeersrechtspraak reeds geoordeeld dat er sprake kan zijn van opzet, ook als de veroorzaakte schade niet gewild is. Zo werd iemand die opzettelijk een schot loste in een glazen deur, veroordeeld voor het opzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel aan een persoon die naast de deur stond en die door de knal van het springend glas een gehoortrauma opliep, alhoewel de schutter dit letsel niet had gewild ⁷.

Het algemeen rechtsgevoel en zeker dat van diegenen die reeds het slachtoffer werden van opzettelijk gepleegde grove verkeersinbreuken doet de vraag rijzen of een aantal van deze verkeersinbreuken geen zwaardere strafmaat behoeven. Dat is de tweede bedoeling van dit wetsvoorstel. Naast de nieuwe categorie van de asociale verkeersovertredingen, wordt een tweede nieuwe categorie ingevoerd, n.l. deze van de met opzet gelijkgestelde zware verkeersinbreuken. Deze

dans lequel elles peuvent être commises (surtout en ce qui concerne les automobilistes)⁵ et à la conviction des conducteurs de véhicules à moteur qu'en dépit de leur comportement illicite, ils maîtrisent la situation et peuvent éviter les accidents⁶.

Le caractère volontaire des contraventions au Code de la route et des autres infractions en matière de circulation routière n'a aucune incidence sur le taux de la peine si la contravention ou l'infraction n'a occasionné aucun dommage à des tiers. Il en va autrement si l'usager de la route cause volontairement un dommage à des tiers, car il s'agit dans ce cas d'infractions volontaires qui relèvent des dispositions du Code pénal: homicide volontaire et lésions corporelles volontaires (articles 392 à 417) ou destruction, dégradation ou dommage volontaire à des biens ou à des animaux (articles 521 à 542).

Le problème de l'inadéquation du taux de la peine concerne donc les contraventions ou les infractions routières volontaires n'ayant occasionné aucun dommage à des tiers. Certaines de celles-ci sont si grossières que quiconque se trouve dans de telles circonstances, sait ou devrait savoir que sa conduite accroît considérablement les risques d'accident. C'est notamment le cas de la conduite en état d'ivresse, avec un taux d'alcoolémie de 0,8 pour mille, la conduite à une vitesse manifestement excessive, le non-respect des feux de signalisation ou le dépassement à des endroits dangereux. On a du reste déjà estimé, en dehors du cadre de la jurisprudence relative à la circulation routière, qu'il peut y avoir intention même si le dommage causé n'était pas voulu. C'est ainsi qu'une personne qui avait volontairement tiré dans une porte vitrée a été condamnée pour lésions corporelles volontaires à une personne qui se trouvait à côté de la porte et qui avait subi un traumatisme auditif causé par le fracas de l'éclatement du verre, alors que le tireur n'avait pas l'intention de provoquer cette lésion ⁷.

Le souci général de la justice et certainement le souci de la justice des personnes qui ont déjà été victimes d'infractions routières graves commises intentionnellement soulève la question de savoir si un certain nombre de ces infractions routières ne devraient pas être punies plus sévèrement. Tel est en tout cas le deuxième objectif de la présente proposition de loi. Outre la nouvelle catégorie d'infractions routières asociales, la proposition de loi définit une autre catégorie d'infractions,

⁵ Zie A. GODART: *L'Automobile et la Société*, C.E.P.S.A., blz. 42.

⁶ Zie C. CORBETT-M. SIMON: *Unlawful Driving Behaviour*, TRL; Crowthorne, 1992, blz. 76.

⁷ Zie Correctionele Rechtbank Brussel, 2^e maart 1993, *Revue de Droit Pénal*, 1993, blz. 915.

⁵ Voir A. GODART: *L'automobile et la Société*, C.E.P.S.A., p.42.

⁶ Voir C. CORBETT-M. SIMON: *Unlawful Driving Behaviour*, TRL; Crowthorne, 1992, p.76.

⁷ Voir tribunal correctionnel de Bruxelles, 2 mars 1993, *Revue de droit pénal*, 1993, p.915.

kunnen betrekking hebben zowel op overtredingen die in de wet zelf zijn ingeschreven, als op met opzet gelijkgestelde zware overtredingen van het verkeersreglement. Het is aan de Koning om te bepalen welke verkeersmisdrijven daaronder vallen. Voor deze inbreuken geldt de automatische intrekking van het rijbewijs, het dwingende verval van het recht op sturen bij recidive, alsook de dwingende oplegging (indien het voertuig uitsluitend ter beschikking staat van de overtreder) en de mogelijke verbeurdverklaring van het voertuig, en de verplichting tot het volgen van een speciaal daartoe te organiseren cursus over veilig verkeersgedrag (een cursus die niet zozeer gericht is op theoretisch inzicht dan wel op wijziging van de attitude). Tevens mag er geen minnelijke schikking uitgeschreven worden voor de met opzet gelijkgestelde zware overtredingen: zij moeten door de rechtbank zelf beoordeeld worden.

Wij zijn ons ervan bewust dat de hier voorgestelde maatregelen geen volledig antwoord zijn op het probleem. Ook een aangepaste handhaving, gecombineerd met een optimale permanente sensibilisering en opvoeding, zullen het probleem niet helemaal uit de wereld kunnen helpen, maar dat geldt voor alle misdrijven, zowel in het verkeer als in de sfeer van het leefmilieu, de ruimtelijke ordening, de fiscaliteit enz. Steeds is het overheidsoptreden getekend door een zeer fundamentele relatieve onmacht om het gedrag van de burgers in goede banen te leiden. Dat mag anderzijds de wetgever er niet van weerhouden om in de mate van het mogelijke zijn verantwoordelijkheid te nemen, ook in verkeerszaken.

Herziening van de concrete categorisering van de verkeersmisdrijven.

In de huidige verkeerswetgeving bestaan er twee categorieën van overtredingen: de gewone en de zware. Dit wetsvoorstel onderscheidt vier categorieën: de gewone, de asociale, de zware, en de opzettelijke zware overtredingen. Daarom dienen ook de lijsten van de gewone en de zware overtredingen te worden herzien. Dit is echter de taak van de uitvoerende macht.

2. Tegemoetkoming aan de slachtoffers en hun families.

Een strengere beteugeling van asociaal en agressief verkeersgedrag is op zich reeds een tegemoetkoming aan het terechte verlangen van de slachtoffers en hun familie naar gerechtigheid. Zo zal b.v. de invoering van

à savoir celle des infractions graves assimilées à des actes intentionnels. Il peut s'agir d'infractions prévues dans la loi, mais aussi d'infractions graves assimilées à des actes intentionnels au Code de la route. Il appartiendra au Roi de déterminer les infractions qui relèvent de cette catégorie. Ces infractions seront passibles du retrait automatique du permis de conduire, de la déchéance obligatoire du droit de conduire en cas de récidive, ainsi que de l'immobilisation obligatoire (si le véhicule est à la disposition exclusive de l'auteur de l'infraction), à la confiscation éventuelle du véhicule et de l'obligation de suivre un cours spécifique de sécurité routière (un cours qui ne visera pas tant la compréhension théorique qu'un changement de comportement). Les infractions graves assimilées à des actes intentionnels ne pourront en outre faire l'objet d'aucune transaction : il appartiendra aux tribunaux de statuer à leur sujet.

Nous sommes conscients que ces mesures n'apportent pas une réponse exhaustive au problème. Même en veillant scrupuleusement à leur respect, tout en menant des campagnes de sensibilisation et d'éducation continues et optimales, on n'éradiquera pas le problème. Cette remarque vaut toutefois pour toutes les catégories d'infractions, qu'elles concernent la circulation, l'environnement, l'aménagement du territoire, la fiscalité ou tout autre domaine. L'intervention des autorités se caractérise toujours par une impuissance relative mais fondamentale à orienter le comportement des citoyens. Cela ne doit toutefois pas empêcher le législateur de prendre, dans la mesure du possible, ses responsabilités, y compris dans le domaine de la circulation.

4. Adaptation des catégories d'infractions routières

La législation relative à la police de la circulation routière ne connaît que deux catégories d'infractions: les infractions ordinaires et les infractions graves. La présente proposition de loi vise à instaurer quatre catégories d'infractions: les infractions ordinaires, les infractions asociales, les infractions graves et les infractions graves intentionnelles. Cette modification implique aussi une adaptation de la liste des infractions ordinaires et graves, une tâche qui incombe toutefois au pouvoir exécutif.

2. Prise en compte des souhaits des victimes et de leurs familles

En réprimant plus sévèrement les comportements asociaux et agressifs dans la circulation, on tient en fait compte des souhaits des victimes et de leurs familles qui réclament, à juste titre, justice. C'est ainsi, par exem-

de opzettelijke, met opzet gelijkgestelde zware inbreuken bij een letselongeval kunnen leiden tot een veroordeling tot opzettelijke slagen en verwondingen, al dan niet met de dood tot gevolg. Daardoor stijgt meteen de maximum gevangenisstraf van 2 jaar naar 5 jaar. Dit zou meteen ook een adequater antwoord kunnen geven op situaties zoals die zich onlangs nog voordeden toen een vrachtwagenbestuurder in dronken toestand bijna een volledig gezin doodreed.

Met betrekking tot de slachtoffers worden ook nog andere verbeteringen voorgesteld:

1° bij een verkeersongeval zullen de betrokken bestuurders zonder enige discussie worden getest op alcohol en drugs. Op die manier bestaat er nooit twijfel of alcohol of drugs hebben meegespeeld bij het ongeval;

2° bij een met opzet gelijkgestelde zware overtreding die aanleiding gaf tot een letselongeval wordt het rijbewijs automatisch voor zes maanden ingetrokken, en de procureur kan deze termijn zelfs verlengen tot de rechter uitspraak doet. Op deze wijze wordt aan het gerechtelijk apparaat een instrument gegeven dat kan helpen voorkomen dat «zware brokkenmakers» reeds terug achter het stuur van een wagen zitten, terwijl de rechter nog geen uitspraak gedaan heeft;

3° bovendien geldt in deze situatie ook dat de rechter verplicht is om een verval van het recht op sturen uit te spreken voor minstens twee jaar.

Van de gelegenheid maken we ook gebruik om het rijden zonder rijbewijs te bestraffen op het niveau van de met opzet gelijkgestelde zware overtreding. Het kan niet dat, zoals onlangs nog bleek uit een onderzoek van VUB-hoogleraar Brewaeys, er in ons land ongeveer 100.000 bestuurders zonder rijbewijs zouden zijn.

Jos Ansoms (CVP)

ple, que les infractions graves assimilées à des actes intentionnels, que nous proposons d'instaurer, peuvent entraîner, en cas d'accident ayant causé des lésions corporelles, une condamnation pour coups et blessures volontaires, ayant entraîné ou non la mort. Du coup, l'emprisonnement maximum est porté de deux ans à cinq ans. Une telle mesure pourrait également constituer une réponse plus adéquate à des situations telles que celle qui s'est encore présentée récemment, lorsqu'un conducteur de camion conduisant en état d'ébriété a tué pratiquement une famille entière.

Nous proposons encore d'autres améliorations en faveur des victimes :

1° en cas d'accident de la route, les conducteurs concernés seront systématiquement soumis à des tests destinés à déceler la présence d'alcool ou de stupéfiants. On saura ainsi avec certitude si l'accident est dû notamment à la consommation d'alcool ou de stupéfiants ;

2° une infraction grave assimilée à un acte intentionnel ayant causé des lésions corporelles entraînera le retrait automatique du permis de conduire pour une période de six mois, le procureur pouvant même prolonger cette période jusqu'à ce que le juge se prononce. L'appareil judiciaire disposera ainsi d'un instrument permettant d'éviter que de dangereux chauffards reprennent le volant alors que le juge n'a pas encore pris de décision ;

3° en pareil cas, le juge devra en outre prononcer la déchéance du droit de conduire pour une durée minimale de deux ans.

Nous profitons également de l'occasion pour assimiler la conduite sans permis à une infraction grave assimilée à un acte intentionnel. Il est inadmissible qu'ainsi qu'il ressort d'une enquête réalisée récemment par M. Brewaeys, professeur à la VUB, il y ait environ 100 000 conducteurs qui roulent sans permis en Belgique.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 29 van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, vervangen bij de wet van 9 juni 1975, waarvan de bestaande tekst §1 zal vormen, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° tussen het eerste en tweede lid, wordt het volgende lid ingevoegd:

«De speciaal door de Koning als zodanig aangewezen asociale overtredingen van de reglementen uitgevaardigd op grond van deze gecoördineerde wetten worden gestraft met een gevangenisstraf van zeven dagen tot een maand en met een geldboete van 25 frank tot 500 frank of met een van die straffen alleen».

2° het vijfde lid wordt vervangen door het volgend lid:

«Deze bepaling is slechts van toepassing indien deze herhaling betrekking heeft op een overtreding van dezelfde of van een hogere categorie».

3° het artikel wordt aangevuld met een § 2 luidende:

«§ 2. De Koning wijst de met opzet gelijkgestelde zware overtredingen aan van deze wet en van de reglementen uitgevaardigd op grond van deze wet. Onder met opzet gelijkgestelde zware overtredingen worden verstaan: de overtredingen van een uitzonderlijke ernst waarvan de dader wist of moest weten dat hij, door ze te begaan, zijn eigen leven of dat van andere weggebruikers in groot gevaar bracht of kon brengen.»

Art. 3

Artikel 38, § 2, van dezelfde gecoördineerde wetten, vervangen bij de wet van 18 juli 1990 en gewijzigd bij de wetten van 4 augustus 1996 en 16 maart 1999, wordt vervangen als volgt:

«§ 2. De rechter moet het verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig uitspreken voor een duur van drie maanden of meer, of voorgoed, indien hij:

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

À l'article 29 des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, remplacé par la loi du 9 juin 1975, sont apportées les modifications suivantes:

1° L'alinéa suivant est inséré entre l'alinéa 1^{er} et l'alinéa 2:

«Les infractions asociales aux règlements pris en exécution des présentes lois coordonnées, spécialement désignées comme telles par le Roi, sont punies d'un emprisonnement de sept jours à un mois et d'une amende de 25 francs à 500 francs, ou d'une de ces peines seulement.»

2° l'alinéa 5 est remplacé par l'alinéa suivant:

«Cette disposition ne s'applique que si la récidive a pour objet une infraction de la même catégorie ou d'une catégorie supérieure.»

3° l'article est complété par un § 2, libellé comme suit :

« § 2. Le Roi désigne les infractions graves à la présente loi et aux règlements pris en vertu de celle-ci, qui sont assimilées à des actes intentionnels. Par infractions graves assimilées à des actes intentionnels, il a lieu d'entendre : les infractions d'une gravité exceptionnelle dont l'auteur savait ou devait savoir que leur commission mettait en grand danger sa propre vie ou celle d'autres usagers de la route. »

Art. 3

L'article 38, § 2, des mêmes lois coordonnées, remplacé par la loi du 18 juillet 1990 et modifié par les lois des 4 août 1996 et 16 mars 1999, est remplacé par la disposition suivante :

« § 2. Le juge peut prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur pour une durée de trois mois ou plus, ou à titre définitif :

1° veroordeelt wegens overtreding van artikel 30, § 1, 2°, 3° of 4°;

2° veroordeelt wegens overtreding van de artikelen 33 of 48, § 1;

3° een tweede veroordeling binnen drie jaar uitspreekt voor een met opzet gelijkgestelde zware overtreding, als bedoeld in artikel 29, § 2;

De minimumtermijn van drie maanden wordt verlengd tot minimum twee jaar indien de bezwarende omstandigheid geldt van een verkeersongeval met doden of zwaargewonden.

Indien de rechter veroordeelt tot gevangenisstraf, treedt de datum van het verval in op de dag van het ontslag uit de gevangenis.

Bij toepassing van § 2 en indien het verval niet definitief is en onverminderd de minimumtermijn van het verval, is het herstel van het recht op sturen afhankelijk van het volgen, op eigen kosten, van een volledige cursus over veilig verkeersgedrag, waarvan de nadere regels door de Koning bepaald worden.»

Art. 4

Artikel 50 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt vervangen als volgt:

«§ 1. De rechter kan de tijdelijke oplegging van het voertuig bevelen wanneer hij het verval uitspreekt op grond van artikel 38, § 1, voor zover het voertuig eigendom is van de dader van het misdrijf of uitsluitend te zijner beschikking staat voor een termijn die ten minste gelijk is aan de duur van de oplegging. De oplegging mag voor geen langere duur dan die van het tijdelijk verval van het recht tot sturen worden uitgesproken.

§ 2. Wanneer de rechter veroordeelt tot verval van het recht op sturen op grond van artikel 38, § 2, moet hij de oplegging van het voertuig bevelen voor een termijn die gelijk is aan de duur van het verval, voor zover het voertuig eigendom is van de dader van het misdrijf.

§ 3. Hij kan de verbeurdverklaring van het voertuig bevelen wanneer het verval definitief is, zo het voertuig eigendom is van de dader van het misdrijf.

1° s'il condamne du chef d'infraction à l'article 30, § 1^{er}, 2°, 3° ou 4° ;

2° s'il condamne du chef d'infraction aux articles 33 ou 48, § 1^{er} ;

3° s'il prononce, dans les deux ans, une deuxième condamnation du chef d'une infraction grave assimilée à un acte intentionnel, visée à l'article 29, § 2 ;

Le délai minimum de trois mois est prolongé de deux ans minimum s'il y a la circonstance aggravante du chef d'un accident de roulage ayant fait des morts et des blessés graves.

Si le juge condamne à une peine d'emprisonnement, la déchéance prend cours le jour de la sortie de prison.

En application du § 2 et si la déchéance n'est pas définitive et sans préjudice de la durée minimum de la déchéance, la réintégration dans le droit de conduire est subordonnée à la participation, aux frais du déchu, à un cours complet de sécurité routière dont les modalités sont fixées par le Roi. »

Art. 4

L'article 50 des mêmes lois coordonnées est remplacé par la disposition suivante :

« § 1^{er}. Le juge peut prononcer l'immobilisation temporaire du véhicule lorsqu'il prononce la déchéance en vertu de l'article 38, § 1^{er}, pour autant que le véhicule soit la propriété de l'auteur de l'infraction ou qu'il soit à sa disposition exclusive pour un terme au moins égal à la durée de l'immobilisation. La durée de cette immobilisation ne peut pas excéder celle de la déchéance temporaire du droit de conduire.

§ 2. Lorsque le juge condamne à la déchéance du droit de conduire en vertu de l'article 38, § 2, il doit prononcer l'immobilisation du véhicule pour une durée égale à la durée de la déchéance, pour autant que le véhicule soit la propriété de l'auteur de l'infraction.

§ 3. Il peut prononcer la confiscation du véhicule si la déchéance est définitive, lorsque le véhicule est la propriété de l'auteur de l'infraction. ».

Art. 5

Artikel 55 van dezelfde gecoördineerde wetten, vervangen bij de wet van 18 juli 1990 en gewijzigd bij de wet van 16 maart 1999, wordt vervangen als volgt:

«Art. 55. § 1. Het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs kan onmiddellijk ingetrokken worden

1° bij vaststelling van een overtreding van de artikelen 34 en 35;

2° indien de bestuurder een zware overtreding, bedoeld in artikel 29, heeft begaan;

Indien de bestuurder begeleid wordt met het oog op de scholing, kan het rijbewijs waarvan de begeleider de houder is, onmiddellijk ingetrokken worden.

Onmiddellijke intrekking wordt bevolen door de procureur des Konings of door de krijgsauditeur wanneer het misdrijf onder de bevoegdheid van de krijgsraad valt. Onmiddellijke intrekking kan echter alleen door de procureur-generaal bij het hof van beroep of door de auditeur-generaal bij het militair gerechtshof worden gelast indien de feiten tot de bevoegdheid van een dier hoven behoren.

De bestuurder is gehouden zijn rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs in te leveren op verzoek van de politie. Doet hij dit niet, dan neemt het openbaar ministerie het rijbewijs in beslag. De politie deelt aan de betrokkene mee welk openbaar ministerie de intrekking van het rijbewijs heeft bevolen.

Het rijbewijs of als zodanig geldend bewijs wordt teruggegeven:

1° na 15 dagen tenzij de overheid die de intrekking heeft bevolen, deze termijn met een nieuwe periode van 15 dagen verlengt na de betrokkene of zijn raadsman, op zijn verzoek, voorafgaandelijk te hebben gehoord. Deze beslissing kan eenmaal hernieuwd worden;

2° indien de rechter geen verval van het recht tot sturen uitspreekt;

3° indien de houder van een buitenlands rijbewijs die niet voldoet aan de door de Koning bepaalde voorwaarden om een Belgisch rijbewijs te kunnen verkrijgen, het grondgebied verlaat.

§ 2. Het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs wordt steeds onmiddellijk ingetrokken:

Art. 5

L'article 55 des mêmes lois coordonnées, remplacé par la loi du 18 juillet 1990 et modifié par la loi du 16 mars 1999, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 55. § 1^{er}. Le permis de conduire ou le titre qui en tient lieu peut être retiré immédiatement :

1° en cas d'infraction aux articles 34 et 35 ;

2° si le conducteur a commis une infraction grave, visée à l'article 29 ;

Si le conducteur est accompagné d'une personne en vue de l'apprentissage, le permis de conduire dont celle-ci est titulaire peut être retiré immédiatement.

Le retrait immédiat est ordonné par le procureur du Roi, ou par l'auditeur militaire lorsque l'infraction est de la compétence du conseil de guerre. Le retrait immédiat ne peut toutefois être ordonné que par le procureur général près la cour d'appel ou par l'auditeur général près la cour militaire si les faits sont de la compétence d'une de ces cours.

Le conducteur est tenu de remettre son permis de conduire ou le titre qui en tient lieu sur l'invitation qui lui en est faite par la police. Si l'intéressé ne s'exécute pas, le ministère public peut saisir le permis de conduire. La police communique à l'intéressé quel est le ministère public qui a ordonné le retrait.

Le permis de conduire ou le titre qui en tient lieu est restitué:

1° après 15 jours, à moins que l'autorité qui a ordonné le retrait ne proroge ce délai pour une nouvelle période de 15 jours, l'intéressé ou son conseil étant à sa demande préalablement entendu. Cette décision peut être renouvelée une fois;

2° lorsque le juge ne prononce pas la déchéance du droit de conduire;

3° lorsque le titulaire d'un permis de conduire étranger, qui ne répond pas aux conditions fixées par le Roi pour pouvoir obtenir un permis de conduire belge, quitte le territoire.

§ 2. Le permis de conduire ou le titre qui en tient lieu est toujours retiré immédiatement :

1° bij vaststelling van een met opzet gelijkgestelde zware overtreding als bedoeld in artikel 29, § 2;

2° indien het verkeersongeval, dat klaarblijkelijk aan een in artikel 29 bedoelde zware of met opzet gelijkgestelde zware overtreding van de bestuurder te wijten is, aan een ander ernstige verwondingen of de dood heeft veroorzaakt.

Deze intrekking geschiedt door de in artikel 62 bedoelde agenten. Zij lichten de procureur des Konings of de krijgsauditeur of desgevallend de procureur-generaal bij het hof van beroep of de auditeur-generaal van het militair gerechtshof in over de intrekking met toepassing van deze paragraaf.

De bestuurder is gehouden zijn rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs te overhandigen aan de bevoegde agent, die het overzendt aan de procureur des Konings, of desgevallend aan de krijgsauditeur, de procureur-generaal bij het hof van beroep of de auditeur-generaal van het militair gerechtshof. Doet de bestuurder het niet, dan laat het openbaar ministerie het rijbewijs in beslag nemen.

Het rijbewijs wordt door het openbaar ministerie teruggegeven:

1° na dertig dagen, bij toepassing van § 2, 1°, tenzij de overheid die de intrekking heeft bevolen, deze termijn met een nieuwe periode van dertig dagen verlengt na de betrokkene of zijn raadsman, op zijn verzoek, voorafgaandelijk te hebben gehoord. Deze beslissing kan eenmaal hernieuwd worden;

2° na zestig dagen, bij toepassing van § 2, 2°, tenzij de procureur deze termijn verlengt tot de rechter uitspraak doet;

3° indien de rechter geen verval van het recht tot sturen uitspreekt;

4° indien de houder van een buitenlands rijbewijs die niet voldoet aan de door de Koning bepaalde voorwaarden om een Belgisch rijbewijs te kunnen verkrijgen, het grondgebied verlaat.»

Art. 6

Artikel 56 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt opgeheven.

1° en cas de constatation d'une infraction grave assimilée à un acte intentionnel, visée à l'article 29, § 2;

2° si l'accident de roulage, manifestement imputable à une infraction grave ou à une infraction grave assimilée à un acte intentionnel du conducteur, visée à l'article 29, a entraîné pour autrui des blessures graves ou la mort.».

Il est procédé à ce retrait par les agents visés à l'article 62. Ils informent le procureur du Roi ou l'auditeur militaire ou, le cas échéant, le procureur général près la cour d'appel ou l'auditeur général près la cour militaire de tout retrait fondé sur le présent paragraphe.

Le conducteur est tenu de remettre son permis de conduire ou le titre qui en tient lieu à l'agent compétent, qui le transmet au procureur du Roi ou, le cas échéant, à l'auditeur militaire, au procureur général près la cour d'appel ou à l'auditeur général près la cour militaire. Si le conducteur ne s'exécute pas, le ministère public fait saisir le permis de conduire.

Le permis de conduire est restitué par le ministère public :

1° après trente jours, en cas d'application du § 2, 1°, à moins que l'autorité qui a ordonné le retrait prolonge ce délai d'une nouvelle période de trente jours après avoir entendu l'intéressé ou son conseil, à sa demande. Cette décision peut être renouvelée une fois ;

2° après soixante jours, en cas d'application du § 2, 2°, à moins que le procureur prolonge ce délai jusqu'à ce que le juge se prononce ;

3° lorsque le juge ne prononce pas la déchéance du droit de conduire ;

4° lorsque le titulaire d'un permis de conduire étranger, qui ne répond pas aux conditions fixées par le Roi pour pouvoir obtenir un permis de conduire belge, quitte le territoire.

Art. 6

L'article 56 des mêmes lois coordonnées est abrogé.

Art. 7

In artikel 59 van dezelfde gecoördineerde wetten, vervangen bij de wet van 18 juli 1990 en gewijzigd bij de wet van 16 maart 1999, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A) § 1,1° wordt opgeheven;

B) het artikel wordt aangevuld met een § 5, luidende:

«§ 5. Aan de vermoedelijke dader van een verkeersongeval of aan ieder die het mede heeft kunnen veroorzaken worden de in dit artikel bedoelde onderzoeken steeds opgelegd, zelfs indien hij er het slachtoffer van is».

Art. 8

In artikel 61 *bis* van dezelfde gecoördineerde wetten, ingevoegd bij de wet van 16 maart 1999, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A) § 1,1° wordt opgeheven;

B) het artikel wordt aangevuld met een § 5, luidende:

«§ 5. Aan de vermoedelijke dader van een verkeersongeval of aan ieder die het mede heeft kunnen veroorzaken worden de in dit artikel bedoelde onderzoeken steeds opgelegd, zelfs indien hij er het slachtoffer van is».

Art. 9

In artikel 65, § 1, van dezelfde gecoördineerde wetten worden de woorden «bij het vaststellen van een der speciaal door de Koning aangewezen overtredingen van de reglementen uitgevaardigd op grond van deze wet kan» vervangen door de woorden «met uitzondering van de met opzet gelijkgestelde zware overtredingen als bedoeld in artikel 29, § 2, kan bij de vaststelling van een der speciaal door de Koning aangewezen overtredingen van de reglementen uitgevaardigd op grond van deze wet».

Art. 10

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

21 april 2000

Jos ANSOMS (CVP)
Marcel HENDRICKX (CVP)
Jozef VAN EETVELT (CVP)

Art. 7

A l'article 59 des mêmes lois coordonnées, remplacé par la loi du 18 juillet 1990 et modifié par la loi du 16 mars 1999, sont apportées les modifications suivantes :

A) le § 1^{er}, 1° est abrogé ;

B) l'article est complété par un § 5, libellé comme suit :

« § 5. Les tests visés au présent article sont toujours imposés à l'auteur présumé d'un accident de roulage ou à toute personne qui a pu contribuer à le provoquer, même s'ils en sont les victimes. »

Art. 8

A l'article 61 *bis* des mêmes lois coordonnées, inséré par la loi du 16 mars 1999, sont apportées les modifications suivantes :

A) le § 1^{er}, 1° est abrogé ;

B) l'article est complété par un § 5, libellé comme suit :

« § 5. Les tests visés au présent article sont toujours imposés à l'auteur présumé d'un accident de roulage ou à toute personne qui a pu contribuer à le provoquer, même s'ils en sont les victimes. »

Art. 9

A l'article 65, § 1^{er}, des mêmes lois coordonnées, les mots « Lors de la constatation d'une des infractions aux règlements pris en vertu de la présente loi, qui sont spécialement désignées par le Roi » sont remplacés par les mots « A l'exception des infractions graves assimilées à des actes intentionnels, visées à l'article 29, § 2, il peut, lors de la constatation d'une des infractions aux règlements pris en vertu de la présente loi, qui sont spécialement désignées par le Roi ».

Art. 10

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

21 avril 2000